



TITLE:

航空産業における情報インフラストラクチャーの経済的意義

AUTHOR(S):

戸崎, 肇

CITATION:

戸崎, 肇. 航空産業における情報インフラストラクチャーの経済的意義. 経済論叢 1995, 155(5-6): 42-61

ISSUE DATE:

1995-05

URL:

<https://doi.org/10.14989/44992>

RIGHT:

經濟論叢

第155卷 第5・6号

インフラストラクチャーの経済学……………池 上 惇	1
JR 連結財務諸表の作成をめぐる 理論問題の再検討(2)……………藤 井 秀 樹	14
航空産業における 情報インフラストラクチャーの経済的意義……………戸 崎 肇	42
神戸市都市経営の一考察(1)……………池 田 清	62
需要の不確実性と投資……………石 上 秀 昭	77
家族内時間配分理論の検討……………居 神 浩	91

平成7年5・6月

京都大學經濟學會

航空産業における 情報インフラストラクチャーの経済的意義

戸 崎 肇

I は じ め に

1970年代末に米国で始まった，航空産業における規制緩和の潮流は，世界的な規模で，航空政策に劇的な変化をもたらした。つまり，従来行われてきた公的規制を撤廃し，完全な自由競争の状態を追求することによって，資源の最適な配分をなさしめようとしたのである。

この規制緩和の理論的基礎となったのが，いわゆるコンテストابل・マーケットの理論である。これは，参入と退出の費用が小さい産業では，実際に寡占あるいは独占的な状況が成立しても，新規参入の可能性さえ存在すれば，競争的な料金が成立し，資源配分が効率的になるというものである¹⁾。政策の導入過程においては，特に固定資本の大きな部分を占める航空機が，中古機市場の発達や短期リースの活用により，埋没費用（サunkコスト）とはならないことに強く力点が置かれた。その結果，航空市場はコンテストابل・マーケットであるという認識が広がり，規制緩和政策が推進されることになったのである。

しかし，米国におけるその後の変遷を見ると，一時は価格の低下，サービスの多様化といった，自由競争による成果がもたらされたものの，10年ほどたった頃から再寡占化の傾向が顕著となってきた。これは，当初の規制緩和の論議

1) W. J. BAUMOL, J. C. PANZAR, AND R. D. WILLIG, *CONTESTABLE MARKETS AND THE THEORY OF INDUSTRIAL STRUCTURE*, HARCOURT BRACE AND JOVANO-VICH, 1982; W. W. SHARKEY, *THE THEORY OF NATURAL MONOPOLY*, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1982.

において十分に考慮されなかった要因が、コンテストブル・マーケットの阻害要因として重要性を増してきたためであると考えられる。

この論文においては、そのひとつの大きな要因である、航空産業における情報基盤という問題について考察を行う。ここにおいて中心をなすものは、航空産業は公益産業であるという視点であり、各航空企業が事業展開を繰り広げていく過程において、その私企業性からある一定の公共性を保つためにはどうすればよいか、公的規制のあり方や企業の「倫理綱領」といったものをいかに確立していくかという、情報技術の進歩に適応した新しい公益事業統制論である。

昨今における情報技術の進歩は、航空市場に革命的な変化を巻き起こし、その結果、市場経済にはなくてはならない「公正」という概念を実現する手段を変化させた²⁾。これに伴って、従来の公益事業論も変質を余儀なくされることになる。

航空産業には、業態の特徴として収穫逓増の性質がある。それ故各企業は、より大きな利得を得るためにカット・スロート・コンペティションを行い、自然独占への道を歩むことになる³⁾。しかし、公益性を持つ交通サービスの生産において、果たしてこうした独占が認められるのかが問題となり、公的機関による統制が行われるようになった。

こうした公益事業統制論は、近年、情報技術の発展によって、自然的独占理論の基礎であった規模の経済についての妥当性に疑問が生まれてきた⁴⁾。また、公益事業が国有企業や公営企業として運営された時に生ずる官僚的な硬直性と

2) 公正という概念には、さまざまなアプローチが可能であるが、さしあたり、J. RAWLS, *THEORY OF JUSTICE*, HARVARD UNIV. PRESS, 1991 (矢島鈞次訳『正義論』, 紀ノ国屋書店, 1979年) を参照のこと。ここでは、公正とは社会の中で最も困難な状況にある人々を、よりよい状態にある人々が支援し、社会の人々の多様な欲求に対して機会を保障するルールを設定することを公正と呼んでいる。情報技術が展開する以前には、公正とは機会の均等を意味したが、情報の蓄積が社会的に進むと、共通の資産となる情報を社会が整備し、情報へのアクセスを保証することが公正の重要な内容となる。

3) 北久・『公益企業論』全訂新版、東洋経済新報社、1974年。

J. R. COMMONS, *A DOCUMENTARY HISTORY OF AMERICAN INDUSTRIAL SOCIETY*, 1910; DITTO, *LEGAL FOUNDATIONS OF CAPITALISM*, 1924.

4) 日本では林敏彦、米国・英国でも多数ある。

生産性の停滞が指摘されるなど⁵⁾、総じて効率性の面から改めて見直されることになった。その結果、規制緩和の主張に従って、競争原理の導入、国有公有企業の民営化などが推し進められてきたといえる。

とはいえ、公的規制は完全に不要となったのではなく、直接規制の必要性はなくなったものの、公正な競争を保証する基盤の整備は、公的になされる必要がある。この点の検討において参考となるのは「連結の経済性」という理論である。

従来、企業の実力評価は、主に規模の経済性の面からはかれてきた。従って、公共介入も、この規模の調整という観点からのみ行われ、規制緩和、分割・民営化が推進されてきた。しかし、情報技術の進歩、情報社会の進展によって、これだけでは実力がとらえられなくなり、こうした観点とは別の新たな企業評価の指標が必要になってきた。このような観点を「連結の経済性」と呼ぶ。これは情報ネットワーク化の時代の到来を迎え、業際化の進展によって生じてきたものであり、従来の「範囲の経済性」と対比させる形で宮沢健一氏が提唱した概念である⁶⁾。範囲の経済性が、主として単一主体、単一組織の立場に着目し、その主体による複合生産を説明するのに対し、連結の経済性は、複数主体間の結びつきが知識・技術の多重利用によって生み出す経済性を意味する。このように、企業は、たとえ自己資本が小さくても、他社とお互いの資産を活用しあうことによって、言い替えるなら相互利用することによって競争力を高めることができる。そして新たな生産力を生み出し、また生産性を高めることによって新たな利益を生み出すのである。現在、コストやリスクの軽減策として多用されているコード・シェアリング方式やマーケティング協定なども、本来はこうした発想が実現されたものなのである。このような提携関係を作り出す力、すなわちネットワークの構築力の差を生み出すものが、現代に

5) 林聖太郎『ブライバタイゼーション』、法律文化社、1990年など。

6) 宮沢健一『産業の経済学』第2版、東洋経済新報社、1987年；宮沢、『業際化と情報化——産業社会へのインパクト』、有斐閣リブレ20、1988年；宮沢、『制度と情報の経済学』、有斐閣、1988年。

においては参入障壁として働いているという問題がある。

そこで、以下では、航空産業における情報の役割の具体的検証を行う。ここで取りあげるのは、コンピューター・レザベーション・システム（CRS）と多角化である。これらの事例の検証を通して、現代航空産業における新たな公的規制はどうあるべきかについて、提言を行う。

II 航空産業における情報の役割の具体的検証

1. CRSの国際的展開

情報技術の発展を通して、現代における航空産業においては、コンピューター予約システム（CRS）の果たす役割は極めて重要なものとなった。今日のように、国内線、国際線とも便数が格段に増加し、競争が激化している状況においては、商品が「スペース」という在庫のきかない即時材であるという事情も手伝って、営業戦略上、CRSによる在庫管理能力の向上は、最優先の課題となったのである。

一般に、CRSの展開がもたらす利点としては、次のようなものが挙げられる⁷⁾。

1. 顧客の購入を容易にし、販売促進につなげることができる。
2. CRSを通して、リアルタイムで得られる座席の販売状況に対応して、効果的な販売管理・収入管理を工夫しうる。
3. 様々な顧客情報を入手することにより、今後の販売政策を立てる上で、大いに役立たせることができる。
4. 代理店からの加入手数料・予約手数料の受け取り。
5. 代理店のニーズを容易に把握できるとともに、代理店との関係をより強固なものにすることができる。

米国では、1978年の規制緩和によって、航空会社間の激しい競争が開始され

7) 石井晴夫「航空産業におけるネットワーク・マネジメントの一考察——戦略情報システムとしてのCRSの研究」、『公益事業研究』、第40巻3号、1989年所収。

た。その中で、CRSは非常に大きな役割を果たした。CRSの展開は、費用面でも、また情報の蓄積という面でも莫大な埋没費用をもたらす。そのため、新規参入者、小規模経営者の立場は極めて弱くなる。加えて、開発において先行したアメリカン航空やユナイテッド航空の優位は動かし難く、両者のCRSを中心とした統合化・寡占化が進んだ。こうした統合化は、グローバルなレベルでも進行し、世界の航空会社はCRSを軸としていくつかのグループにまとまっていった(図1)。

名和小太郎氏は、大きなデータ・ベースが小さなデータ・ベースを吸収して巨大化していく傾向を「マタイ効果」と名付けた⁸⁾。現在は、いまだその進行過程にあると考えることができる。林紘一郎氏は、「マタイ効果」は過渡期の現象であり、成熟期においては、集中と分散との最適解を見いだす方向に転換するだろうと述べている⁹⁾。それでは、その最適解であるレベルとはどういったものを指すのであろうか。

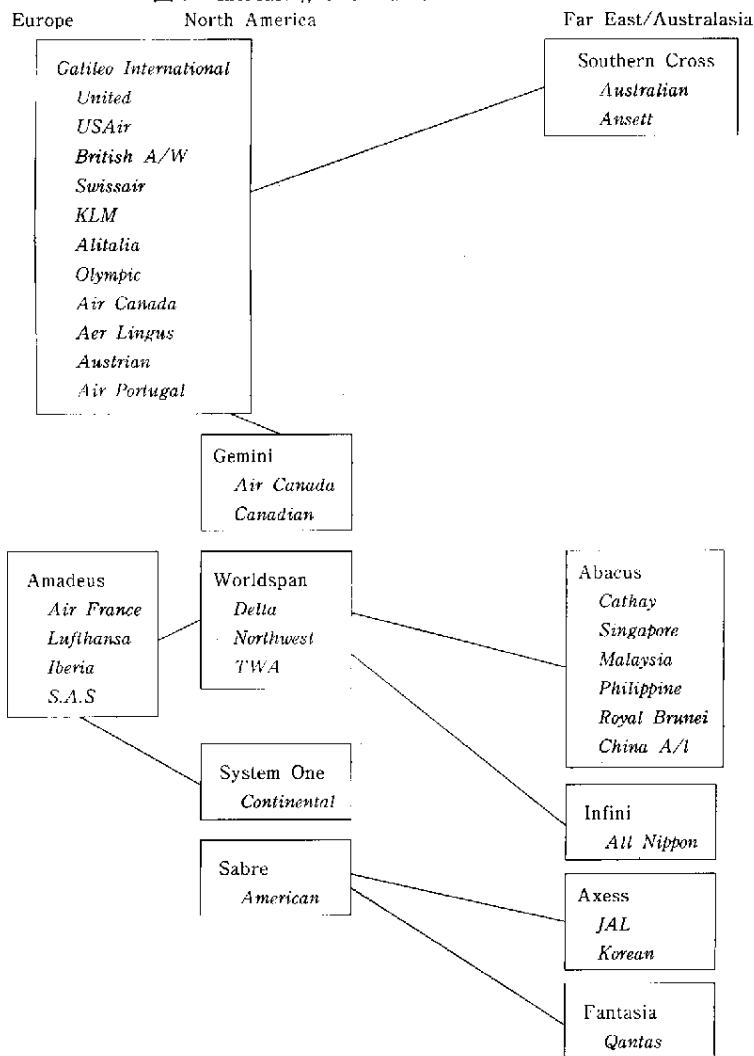
CRSは、先述のように、その端末を通して様々な情報を吸い上げ、それを戦略的に活かしていけるという特性を持つ。これは、国際的展開を考慮するなら、瞬時にして、自由に、世界中至るところの情報を拾いだし、狭い意味での航空事業の枠を超えて、広く文化の普及にも役立つ可能性も持つことになる。こうした点から見て、新たにVANを展開するよりも、こうした既存のネットワークを活用し、それに文字通り付加価値たる情報を流して活用するということは、効率的であり、望ましい道であろう。現にそうした試みは、いくつかの会社が行っている。

ここで考えなければならないのは、そのような情報を発信し、享受する自立性・独立性をいかにして保つかという問題である。マタイ効果の進展によって統合化は進んでいっても、完全な独占体制にまで至ることは、今の社会制度が許さないであろう。しかし、強者間でのバランス・オブ・パワーの状態下で、

8) 名和小太郎『情報社会の作法』、時事通信社、1985年、217ページ。

9) 林紘一郎『ネットワークの経済学』、NTT出版、1989年、85ページ。

Figure 1 Increasing CRS Market Concentration



力の弱い国や地域が、その情報の担い手たる力量を失い、この面での独立性を奪われる危険性は存在する。そうなれば、ネットワークは公器としての役割を果たせなくなってしまうのである。

そこで、先の最適解となるレベルについて再考するならば、企業間ではなく、国家間・地域間において、相互に情報の担い手としての独立性が保たれるレベルが、最低限保証される必要があると考えられる。従来のように、CRSの展開を審査する場合には、企業のみ視野を限った独占度の評価を基準とするのではなく、地域がいかに自由に情報の交流に参加しようかという観点から、展開のルールづくりを進めていかなければならない。

2. 航空業界における多角化

a. 多角化の持つ意義

経営の多角化を推し進める誘因は、収益性の増大や、経営における不確実性の除去など、様々なものが考えられる。特に航空業界においては、デレギュレーション以降の激しい競争環境の中、それに耐えうる体質を育成する上で、多角化の推進は生き残りをかけた重大な命題となった¹⁰⁾。

多角化の効果としてよく取り上げられるものに、「範囲の経済性」(ECONOMIES OF SCOPE)がある¹¹⁾。これは、情報を基礎にした既存の資源の有効利用を意味し、様々な異なるサービスを同一の機材・設備・経営組織で提供できるために、異なるサービスを異なる経営主体が提供する場合に比べて、同一主体が提供したほうがより安い費用で、従ってより効率的に提供できるというものである。現在の土地供給難の状況下で土地の高度利用をはかるためには、今ある施設を見直して、新たな事業領域を創造せざるをえない。また、

10) しかしながら、最近では、長引く不況化で、深刻な経営危機が叫ばれる日本の航空企業などでは、本体の不振によって、こうした多角化の体制を維持する体力を全く失い、切り売りのような形で関連部門を切り離し、「本業回帰」への縮小傾向が見られるようになった。

11) W. J. BAUMOL, J. C. PANZAR, AND R. D. WILLIG, *CONTESTABLE MARKETS AND THE THEORY OF INDUSTRIAL STRUCTURE*, HARCOURT BRACE AND JOVANO-VICH, 1982; 宮沢, 前掲各論文。

経営の組織面を考えれば、大規模化による組織の硬直化の弊害を取り除き、組織の活性化を図り、企業の内部に活力を与えなければならない。このような要求にも合致するところから、範囲の経済性による効果に対する期待は大きい。

以上は、既存の組織の「死んだ部分」を活かすという、内部容積の拡充である。これに対して、さらに主体の外部へのダイナミックな事業展開を考えることができる。それは、本来の業務を通じて蓄積された情報を生活情報として提供することによって、新しいビジネス機会を創造しようとする動きである。航空事業の場合には、輸送を通じて得られる情報を組織的に、つまり情報のネットワークを構築しながら提供することによって、ビジネス領域を拡大していく。こうした「総合産業提案型」「総合生活提案型」の多角化戦略を、航空各社は実際に推進してきた。例えば日本航空は、そのグループの戦略として「総合生活文化産業」という概念を提唱し、豊かな生活文化の創造を、その社会的使命であるとした¹²⁾。

b. 多角化の展開における問題点

(1) 既存業界との調整

多角化を推進する上で考えなければならない問題がある。それは第1に、旅行業界などの既存の産業との住み分けをどのように行っていくかという問題である。業際分野における旅行業界と航空業界の間のフリクションはすでに顕在化している。そのひとつは、自社系流通として、航空会社が自ら旅行代理店を設立したことによる。そこには、育成という観点から当然に優遇政策がとられることになり、他の旅行代理店の間に不公平感を醸成することになった。そして、旅行業界全体としても、航空業界が旅行業界を支配する動きだとして警戒することになった。

もうひとつは、航空会社が航空券の販売に関して、企業への直接販売など、独自の販売ルートを開拓しつつあることである。航空各社は、CRS部門を独立させ、企業に直接端末を設置することによって、従来旅行代理店の意向に左

12) 中田重光『日本航空のグループ戦略』、ダイヤモンド社、1990年。

右されがちであった販売戦略を直接コントロールし、かつ販売手数料の節約もはかろうとしている。

こうした航空業界の旅行業界への進出は、旅行業界側に販売する財を生み出す能力が劣るが故に、死活をかけた問題として非常に深刻に受けとめられている。

(2) 独占禁止法との関係

これまで、大企業の多角化の過程は、一部には大企業とベンチャー企業といった中小企業との提携といったケースも見られたものの、主流としては、小さな市場を大企業が席捲していく過程ととらえられてきた。一種の企業集中である。このように、従来の垂直的・集約的な統合戦略は、トラストの形成であった。しかし、現在では、独占禁止法の制約の下で、この垂直的・集約的な統合戦略は一定の変質を遂げなければならない。具体的には、各主体は、形式的には独立した形態を保ちつつ、その上で協調するという形をとるようになっている。これが、航空業界の場合には、いわゆるグループ戦略となっている。

中田氏は、「グループ」と「系列」の違いを次のようにとらえている¹³⁾。

「系列」とは、排他的で極めて密接な取引関係のある状態をいい、支配と従属の関係が濃厚である。これに対し「グループ」は、資本や取引を通じて利害をともにする企業集団であり、より対等性が強い。これは、先述の「連結の経済性」に近い状態である。つまり、情報をその関係の土台とし、情報の提供と見返りという契約で関係が成立しているのだ。

情報の実際の受け渡しの間となるのは人脈である。つまり、人脈による情報のつながりによって関係が保たれている。大企業は、自らの内部で育てた人材を提携先の中小企業に派遣し、ノウハウを伝授するとともに、当人の起業家精神を鼓舞させる¹⁴⁾。また、中小の側では、自らの内部では生かしきれないままに温めているアイデアや提案を上位企業に吸い上げてもらうことによって、そ

13) 中田、同上、15ページ。

14) ただし、現在においては、不況期における余剰人員対策となっている面も否定できない。

の実現をはかる。

このようにして、お互いに独立した関係を保ちつつ、かつお互いの持つ力を効果的に発揮する機会を創り出すことができる。また、こうしてお互いの独立性を保ち、本体以外の上場企業を増やせば、グループ経営の実態をより広い立場からディスクローズさせることによって、組織間・組織内での緊張関係をより高めることができ、グループ化の反作用としての本業回帰の動きを防ぐことができる。

ただ、ここで問題となるのは、グループがどの程度の広がりをもつものか、また、それがどの程度外部に対して開かれたものであるのかということである。たとえ形態が異なるにしても、新たな独占への可能性を秘めるものであることには変わりがない。

c. 多角化の将来の展望

将来において、航空企業の多角化が進展していく可能性は高い。しかし、その公益性から考えて、その多角化の及ぶ範囲には一定の制約が課せられる必要があるように思われる。

井口典夫氏は、これまで行われてきた公益事業の多角化についての論点をまとめている¹⁵⁾。その中で、公益事業の兼業規制の緩和に伴う問題点として、次のことを挙げている。公益事業には、必需性の高い財・サービスの提供に専念できるよう、様々な特権が与えられているが、それらはあくまで、本業の円滑な遂行と利用者の利益を保護するために与えられたものであって、当然ながら多角化した事業のために濫用することは許されない。

航空産業の場合には、これまでに行われた規制緩和・撤廃により、ここでいう「特権」にあたるものはほぼ解消された。しかし、これとは別の観点から、これに近い歯止めの要件が考慮されなければならない。それは、航空企業の入手しうる情報の質である。

15) 井口典夫「公益事業の経営多角化問題における一考察」、『運輸と経済』、第49巻第4号、1989年4月所収。

公益事業としての航空事業が入手する情報は、国民生活の基盤に関わるもの、つまり一種の公共性を持った、公共情報に準じる情報が多い。従って、その利用に関しては、節度ともいえるべき一定の制約が加えられなければならない。その判断基準となるのが、その利用しようとする情報が、住民の生活基盤を高めていくものかどうか、という点である。この点を勘案して、公共性からも経営面からも望ましい多角化の方向を見だし、多角化における優先順位をつけないければならない。

次に、各地方における地元産業との利害調整をどうはかっていくかという問題がある。公益性を重んじ、かつ地域の既存主体の利益を考慮した多角化の展開として、どのような方向が考えられるであろうか。それは、地方都市から、特に世界に照準を向けた情報発信の媒体としての役割を担うことである。例えば、地方伝統産業を、航空路によって結ばれている各空港の売店で紹介するなどして、広く世界にその存在を広めていくといったようなことがある。こうした紹介は、これまでのようなマスコミによる伝達では、ただ単に鮮度の高い情報を伝えるという枠に留まった。航空産業は、こうした枠を超え、街づくりにとって触媒的な役割を果たすような情報の提供の仕方を模索していくべきである。つまり、地域文化の向上のためのコーディネータとなることを目指すのである。文化性の追求、ここにこそ、航空産業の多角化の進むべき道がある。

III 現代航空産業における公的規制の新しい構想

それでは、こうした情報の進展に伴う新しい状況に対応した公正競争の基盤を、いかにして構築すべきかについて考えてみよう。

米国の例に見るように、規制緩和政策は、その初期には市場の活性化をもたらしたものの、結果的には再寡占化への道をたどることになった。そして、その理由として、ネットワークの構築力という、新たな参入障壁が出現してきたことについては先に述べた通りである。このネットワークの構築力の格差の原因となっているのが、「情報偏在」ないしは「情報の非対称性」と呼ばれる状

況である¹⁶⁾。これは、取引主体の一方に情報が偏在していることを基礎として、他方の取引主体が不確実な世界に置かれることをいう。現在、巨大資本による世界的な情報を通じたネットワーク化が進められており、ローカル・地域航空を担うべき地元資本などの弱小企業体は、そうしたシステムにアクセスするだけの情報基盤を持たないために疎外されてしまうのである。そこで、どのような主体であれ、こうしたネットワークへの参加がはかれるよう、その基盤となる情報システムに参加できるような、オープンなシステムを構築していかなければならない。ここに、情報の非対称性に対する新たな公的規制の必要性が生じてくる。つまり、公的介入によって、情報の偏在性を克服していかなければならないのである。

それでは、こうした考えに基づいて公正な市場への整備を行おうとする場合、実際にはどのような対策が考えられるであろうか。

現在、いくつかの地方団体が、中小企業の異業種間交流の促進をはかるために、システムハウスをつくっている。この事例が、航空市場においても有効な打開策の策定にあたって、参考となるであろう。航空産業においては、先端情報の重要性から、他の産業に比べて投資額が大きくなりがちである。また、そのために情報の閉鎖性も強く、既存業界外部からの不透明性は大きい。そこで、公的機関が組織・運営し、航空会社も強制的に参加させたシステムハウスをつくり、新規参入を試みようとする主体に対して、情報提供やノウハウの教授を行っていくことが大切になってくる。つまり、データ・ベースの共有化を行うのである。その際、航空会社に対しては、一定の情報提供を行うように、法的に義務づけることが必要であろう。ただ、航空産業におけるネットワーク競争は、常にグローバルな視点で行われているため、こうしたシステムハウスも、世界的な広がりをもった、統一的な基準に基づくものにしなければならない。その上で、もし新規参入をはかるものが既存の航空会社との提携を望み、それにその航空会社が応じた場合には、路線権や発着枠の割当などの面でメリット

16) 植草益「公的規制の経済学」、筑摩書房、1991年、16ページ。

を与えることとし、さらにこのメリットを、システムハウスのコスト負担に対する見返りであると位置づければ、このような試みはより促進されることになると思われる。しかし、ただやみくもにメリットを与えるのではなく、その提携がどの程度地方の活性化に役立つことになるのかを事前に評価しなければならない。この目的のためには、ローカル路線の優先度の順位付けなどを行わなければならない。システムハウスとは独立した、別の調査・分析部門の設置が必要となってくる。

今ひとつ考えなければならないのは、大資本同士の提携による連結の経済性から起こってくる新たな独占の進行を、いかに制御し、統制していくかという問題である（図2）。この点からも、世界的な公的監視機構の設立が望まれる。連結の経済性の場合には、独占度の基準として、従来のような、はっきりと目に見える形での指標が存在しないため、判断が難しいという事情がある。そこで、とりあえずは、提携資本同士の資産の合算額など、次善の代替の評価基準を用いて統制していくのが賢明だと思われる。

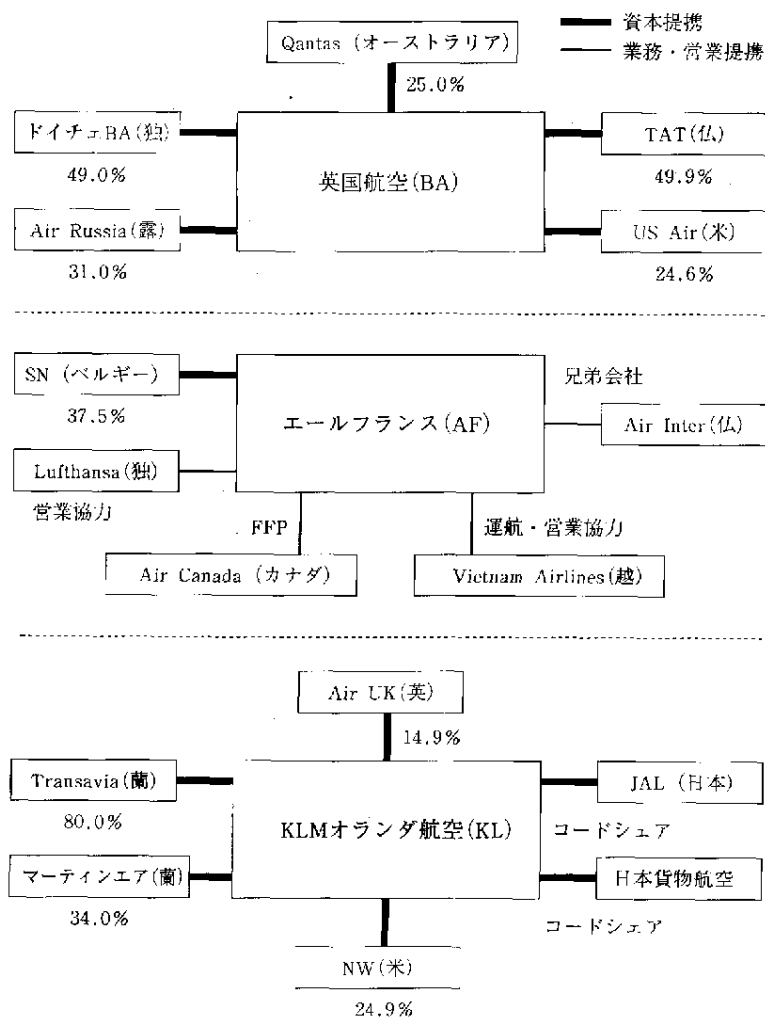
そこで、データ・ベースの共有を基礎とした、望ましい企業の共存のあり方とはどのようなものであるのかについて考えてみよう。

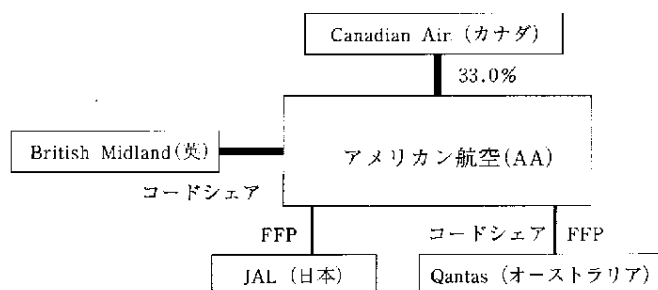
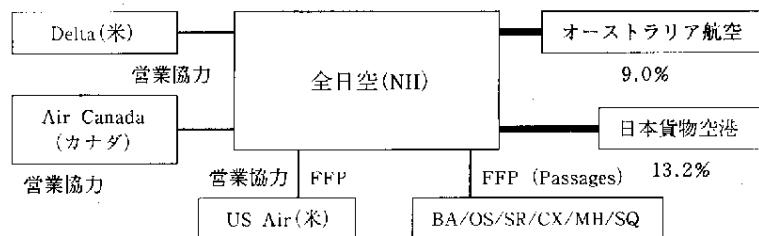
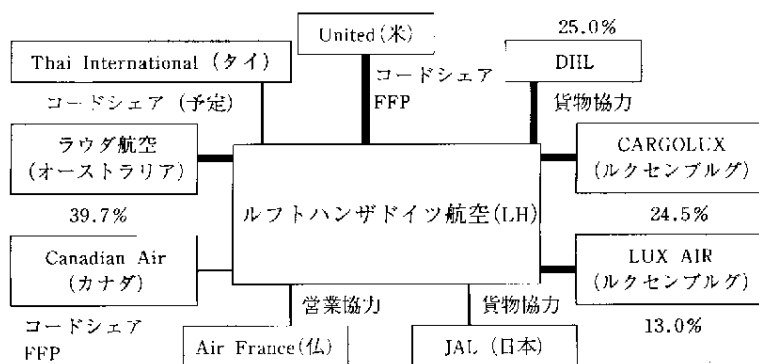
ここで、1つの参考となるのは、パン・アメリカン航空の事例である。パン・アメリカン航空は、戦前戦後を通じて、国家の後ろ楯によって国際線の運輸を半独占的に支配し、長い間国際航空市場を席捲してきた。しかし、次第に放漫的な経営体質に陥り、デレギュレーションによる市場の変化に対応できずに倒産、分割身売りによって、規模が大幅に縮小されてしまった。ここでパン・アメリカン航空がとった再建策が、“NICHE CARRIER”への回帰である。パン・アメリカン航空は、創業当時に運営していた中南米路線に特化することによって、小さいが安定した市場で生き残りを目指したのである。

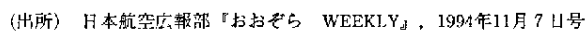
結果的にパン・アメリカン航空は、不幸にもその歴史の幕を下ろしてしまったため、その後の評価を行うことはできなくなったが、データ・ベースの共有化が進めば、こうした“NICHE CARRIER”が多数出現することも可能とな

図2 主要各社の提携関係

※主な提携関係のみ [94年11月現在]







り、競争を行いながらも、地域的な住み分けがなされ、地域の特性を活かすような路線ネットワークの構築と地域の活性化が見込まれるのではないだろうか¹⁷⁾。

IV ま と め

以上、情報との関連性において、航空産業の分析を行ってきた。

まず、現代の航空産業においては、情報技術の進歩により、ネットワークの構築力の格差といった、新しい参入障壁を市場にもたらし、あらたな寡占化への道を開いたことを述べた。そして、その状況が実際に現れているものとして、CRSと多角化の問題を、具体的検証の対象として取り上げた。その結果、CRSの展開競争を公正なものとするためには、従来のように単一の企業を対象とした独占度の審査を行うのではなく、新しい基準に基づいた審査が必要であること、また、多角化の問題については、公的情報が適正に使用されるよう、多角化の優先順位をある程度公的に定めていく必要があるとの結論に達した。

次に、ネットワークの構築力の差が「情報の偏在」から生じていることを明らかにし、これをシステムハウスの構築など、公的介入によって解消し、「連結の経済性」をベースとした公正競争のルールをつくりあげていく必要性を証明した。その上で、将来の航空企業のあり方として、“NICHE CARRIER”を取り上げた。

わが国の規制緩和は、昭和60年に、45・47体制の廃止が閣議で決定されたことに始まる。これは、米国の規制緩和に大きく影響を受けたものではあったが、実際の政策遂行にあたっては、米国の場合に比べて非常に漸進的であり、現実即応的なものであった。つまり、全体的に行政裁量の余地を大幅に残したのであるが、こうした結果は、逆に公的介入が有効に働きうる状況を維持したととらえることもできよう。したがって、政府には、今後、単純な競争促進政策を

17) 英国航空会長のコリン・マーシャルも、文脈は違うものの、将来の航空業界の予想図として、大手企業 (MEGA-CARRIER) と NICHE-CARRIER の並存体制を唱えている。

追求するのではなく（これは、市場基盤の不整備により、有効に機能する可能性は小さい）、上記のようなデータ・ベースの構築に向かって、効果的に市場を誘導していくことが望まれる。

参 考 文 献

【邦語文献】

- [1] 井口典夫「公益事業の経営多角化問題に関する一考察」、『運輸と経済』，第49巻第4号，1989年4月
- [2] 池上悌『情報化社会の政治経済学』，昭和堂，1985年
- [3] 石井晴夫「航空産業におけるネットワーク・マネジメントの一考察——戦略的情報システムとしてのCRSの研究」、『公益事業研究』，第40巻第3号，1989年
- [4] 植草益『公的規制の経済学』，筑摩書房，1991年
- [5] 太田正樹『航空輸送の経済学』，早大出版部，1981年
- [6] 岡崎勝彦「交通権と人権」，交通学会編『交通権』，日本経済評論社，1986年
- [7] 岡野行秀・山田浩之『交通経済学講義』，青林書院新社，1987年
- [8] 奥野正寛・篠原総一・金本良嗣『交通政策の経済学』，日本経済新聞社，1989年
- [9] 角本良平「交通と社会——「交通社会学の提唱」」，『運輸と経済』，第49巻第3号，1989年3月
- [10] 一——『現代交通論』，白桃書房，1991年
- [11] 萱島源一郎「コピューター航空の現状と課題」，『地域開発』，1990年11月
- [12] 坂本昭雄『現代空輸論』，成山堂書店，1988年
- [13] 佐波宣平『交通概論』改訂版，有斐閣，1954年
- [14] 塩見英治編著『交通産業論』，白桃書房，1990年
- [15] 手塚慶一「航空と情報——空港における情報システム」，『航空と空港——その社会経済的研究』，（財）関西空港調査会，1983年
- [16] 富永祐治『交通学の生成』，日本評論社，1943年
- [17] 中田重光『日本航空のグループ戦略』，ダイヤモンド社，1990年
- [18] 中西健一編著『現代の交通問題』，ミネルヴァ書房，1987年
- [19] 名和小太郎『情報社会の作法』，時事通信社，1985年
- [20] 林堅太郎『プライバシーゼーション』，法律文化社，1990年
- [21] 林紘一郎『ネットワークの経済学』，NTT出版，1989年

- [22] 常陸壮介「国土形成の現状と課題」,『地域開発』,1990年10月
- [23] 日比野正己「交通権の思想」,交通権学会編『交通権』,日本経済評論社,1986年
- [24] 平松守彦「日本の交通と地域活性化」,『運輸と経済』,第50巻第12号,1990年12月
- [25] 増井健一・山内弘隆『航空輸送』,晃洋書房,1990年
- [26] 宮沢健一『産業の経済学』第2版,東洋経済新報社,1987年
- [27] ———『業際化と情報化』,有斐閣リブレ20,1988年
- [28] ———『制度と情報の経済学』,有斐閣,1988年
- [29] 横山昭市「コミューター航空への期待と課題」,『運輸と経済』,第51巻第3号,1991年3月
- [30] 吉原英樹・佐久間昭光・伊丹敬之・加護野忠男『日本企業の多角化戦略』,日本経済新聞社,1981年

【外国語文献】

- [31] J. BAUMOL, J. C. PANEER, R. D. WILLIG, *CONTESTABLE MARKETS AND THEORY OF INDUSTRY STRUCTURE*, 1982
- [32] R. E. CAVES, *AIR TRANSPORT AND ITS REGULATORS*, HARVARD UNIV. PRESS, 1962
- [33] R. E. G. DAVIES, *AIRLINES OF THE UNITED STATES SINCE 1914*, PUTNAM & COMPANY LTD., 1972
- [34] R. E. G. DAVIES, *A HISTORY OF THE WORLD AIRLINES*, OXFORD UNIV. PRESS, 1964
- [35] A. E. KAHN, *REGULATORY REFORM OR HOW DO WE GET FROM HERE TO THERE*, AERO CLUB SPEECH, 1977
- [36] DANIEL C. KRAMER, *STATE CAPITAL AND PRIVATE ENTERPRISES*, BIDDLES LTD., 1988
- [37] HENRY PARRIS, PIERRE PESTIEAU, PETER SAYNOR, *PUBLIC ENTERPRISES IN WESTERN EUROPE*, MACKEYS OF CHIATNAM LTD., 1987
- [38] J. RAWLS, *THEORY OF JUSTICE*, HARVARD UNIV. PRESS, 1971 (矢島釣次訳『正義論』,紀ノ国屋書店,1979年)
- [39] W.W. SHARKEY, *THE THEORY OF NATURAL MONOPOLY*, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1982
- [40] W.T. STANBURY, FRED THOMPSON, *MANAGING PUBLIC ENTERPRISES*, PRAEGER, 1982

- [41] JOHN VICKERS, GEORGE YARROW, *PRIVATIZATION*, MIT, 1988
- [42] A. WALKER, *THE POLITICAL ECONOMY OF PRIVATIZATION*, IN J. L. GRAND AND R. ROBINSON, *PRIVATIZATION AND THE WELFARE STATE*, 1984
- [43] O. E. WILLIAMSON, *MARKETS AND HIERARCHIES: ANALYSIS AND ANTITRUST IMPLICATIONS*, 1975 (浅沼万里・岩崎晃訳『市場と企業組織』, 日本評論社, 1980年)